

## DISTRIBUSI HASIL BUMI DI SEMARANG DENGAN WILAYAH SEKITARNYA

### *The Distribution of Crops in Semarang and Surrounding Area*

**Libra Hari Inagurasi**

Pusat Arkeologi Nasional  
Jln. Raya Condet Pejaten No.4 Jakarta Selatan  
E-mail: librainagurasi@yahoo.com

Naskah diterima redaksi: 25 Januari 2015 – Revisi terakhir: 5 Juni 2015  
Naskah disetujui terbit: 6 Juni 2015

#### ***Abstract***

*The scope of this article is within the Dutch-Indie's colonial period during 19<sup>th</sup> up to early 20<sup>th</sup> centuries A.D. The central focus is to re-describe the distribution of natural products as commodities from outside the city of Semarang (Ambarawa, Salatiga, Kendal) to the main destination, Semarang. The targets are economically significant colonial buildings in Semarang and its surrounding areas as the means of distribution. Through surveys, as well as study of old maps and literatures, it is revealed that the remains related to the distribution of sugar, kapuk, tea, and coffee that can still be retraced are railway stations, warehouses, sugar factories, kapuk/textile factories, and export-import trading offices. The economic network between Semarang and its surrounding areas was and still is a production and distribution network. The position of Semarang was the centre of trade activities, from marketing to export of trade commodities through Semarang harbor. The railway system connected Semarang to the surrounding areas, while the commodities from the plantations were the boosters of economic life of Semarang and the surrounding areas.*

**Keywords:** *Semarang, outside Semarang, the Dutch Indie, plantation product commodity, railway.*

#### **Abstrak**

Tulisan ini berada pada lingkup arkeologi kolonial Hindia Belanda pertengahan abad ke-19 hingga awal abad ke-20. Perhatian utama tulisan ini adalah menggambarkan kembali distribusi komoditas hasil-hasil bumi dari daerah luar Kota Semarang (Ambarawa, Salatiga, Kendal) menuju daerah tujuan utama distribusi yakni Semarang. Sasarannya adalah bangunan-bangunan kolonial bermakna ekonomi sebagai sarana distribusi komoditas hasil bumi di Semarang dan wilayah-wilayah di sekitarnya. Melalui survei, penelusuran peta-peta lama, dan penelusuran literatur, diketahui bahwa peninggalan-peninggalan terkait dengan distribusi gula, kapuk, teh, dan kopi yang masih dapat dilacak keberadaannya adalah stasiun-stasiun kereta api, gudang, pabrik gula, pabrik kapuk/tekstil, dan kantor perdagangan ekspor-impor. Jaringan ekonomi antara Semarang dengan wilayah sekitarnya adalah jaringan produksi dan distribusi. Posisi Kota Semarang merupakan pusat aktivitas perdagangan, tempat untuk pemasaran, mengeksport komoditas

perdagangan melalui Pelabuhan Semarang. Jaringan kereta api menjadi penghubung antara Kota Semarang dengan wilayah-wilayah di sekelilingnya. Komoditas perkebunan menjadi penggerak perekonomian di Semarang dan sekitarnya.

**Kata kunci:** Semarang, luar Kota Semarang, Hindia Belanda, komoditas perkebunan, kereta api

## PENDAHULUAN

Kolonialisme Belanda di Indonesia merupakan sebuah fakta sejarah yang tidak dapat dipungkiri. Jejak-jejak yang ditinggalkan selama kolonialisme Belanda akhir abad ke-19 hingga awal abad ke-20 adalah tumbuhnya kota-kota, pembangunan jaringan kereta api, pembangunan pelabuhan, dan munculnya usaha-usaha perkebunan. Tumbuhnya kota-kota besar seperti Semarang merupakan salah satu jejak dari kolonialisme Belanda di Indonesia. Secara geografis kota-kota berciri kolonial tersebut dibangun di daerah pantai (pesisir), dan ada juga di daerah pedalaman. Sebagai contoh adalah kota Batavia (Jakarta), Semarang, Surabaya, Malang, dan Medan. Batavia merupakan kota berciri kolonial yang pertama dibangun Belanda. Terdapat beberapa pokok pikiran di dalam tulisan ini yakni Kota Semarang, wilayah pinggiran, dan jaringan ekonomi antara Semarang dengan wilayah pinggirannya. Cakupan tulisan ini adalah arkeologi kolonial, khususnya membahas pertumbuhan Kota Semarang dan konektivitas perdagangan komoditas hasil bumi dengan wilayah di sekelilingnya di luar Kota Semarang.

Kota Semarang yang dimaksud di dalam tulisan ini adalah kawasan kota lama Semarang, yang dibangun sejak zaman *Vereenigde Oost Indie Compagnie* (VOC) abad ke-17. Pada masa kolonial Hindia Belanda (*Nederlandsch Indie*) berbagai pembangunan dilakukan di

Semarang, pendirian pelabuhan, jaringan jalan kereta api, hingga tumbuh sebagai pusat perniagaan atau pusat perdagangan. Sementara pada masa yang bersamaan perusahaan perkebunan tumbuh di luar wilayah Semarang. Wilayah yang berada di luar Semarang di antaranya adalah Ambarawa dan Salatiga di sebelah selatan, Grobogan di sebelah timur, dan Kendal di sebelah barat. Apabila dibuat garis imajiner, wilayah-wilayah di luar Semarang menyerupai garis melingkar yang mengelilingi Kota Semarang. Wilayah-wilayah di luar Kota Semarang pada awal abad ke-20 tergabung dalam wilayah Karesidenan Semarang. Disimak dari budaya materi, Kota Semarang dan wilayah-wilayah pinggiran di sekelilingnya memiliki peninggalan-peninggalan yang cukup beragam dari masa kolonial Belanda sejak masa VOC hingga masa Hindia Belanda. Peninggalan tersebut meliputi bangunan-bangunan komersial di kawasan kota lama Semarang, pelabuhan lama di tepi Sungai Semarang, stasiun-stasiun kereta api, dan bangunan-bangunan pabrik. Di Kota Semarang keragaman peninggalan kolonial telah tersusun hingga membentuk kota tersebut tumbuh sebagai sebuah kota, pusat pemerintahan, dan pusat perniagaan.

Tema tentang kota-kota kolonial telah ditulis baik dari sudut sosiologi, arsitektur, dan sejarah. Gejala sebuah kota ditandai dengan adanya sebuah permukiman yang padat penduduk, dihuni oleh orang-orang

heterogen, munculnya asas pembagian kerja, dan munculnya masyarakat golongan spesialis nonagraris (Nas, 1979: 29). Di dalam tema tentang kota muncul istilah atau terminologi yang disebut dengan pusat kota. Pusat kota disebut dengan *urban center*, ada pula yang menyebut dengan *central bussines district*, dan kawasan kompleks pusat pemerintahan atau *civic center*. Munculnya istilah pusat kota memunculkan pula istilah lain yakni yang disebut dengan kawasan pinggiran kota (Handinoto, 2010: 422). Selain isu sosiologi, arsitektur, sebuah kota juga memiliki aspek yang lain yakni perekonomian.

Dengan latar belakang kurun waktu abad ke-19 hingga awal abad ke-20 pada masa pembangunan pelabuhan, pembangunan jaringan kereta api di Semarang, dan era perekonomian hasil bumi, tulisan ini bertujuan sebagai sebuah upaya untuk menggambarkan kembali jaringan atau pertalian perekonomian yang berlangsung antara Semarang dengan beberapa daerah yang berada di sekitarnya. Posisi Semarang adalah sebagai wilayah pusat, sedangkan wilayah sekeliling yang berada di luar Kota Semarang sebagai kawasan pinggiran. Pusat Arkeologi Nasional telah melaksanakan penelitian arkeologi dengan objek-objek yang diamati adalah kota-kota kolonial dan wilayah di sekitarnya, misalnya di wilayah Bogor (dahulu *Buitenzorg*) dan Semarang. Pertumbuhan Bogor sebagai daerah permukiman, peristirahatan, perkebunan orang-orang Belanda berkaitan erat dengan keberadaan Kota Batavia. Dalam arti bahwa Bogor muncul dan berkembang setelah VOC berhasil membangun kota Batavia. Bogor yang berada di daerah pinggiran pedalaman

sebelah selatan Batavia adalah penghasil komoditas perdagangan misalnya kopi, teh, dan karet. Posisi Batavia sebagai pusat perdagangan. Komoditas perkebunan dari Bogor diekspor melalui pelabuhan di Batavia (Tim Penelitian, 2010). Pusat Arkeologi Nasional melaksanakan penelitian di Kota Semarang pada tahun 2012, yang menyoroti awal pembangunan transportasi kereta api di Indonesia (Tim Penelitian, 2012). Seperti halnya dengan Bogor, fenomena pertalian perdagangan antara pusat dengan pinggiran juga terjadi di Semarang.

Penyajian tulisan ini melalui tahap-tahap penelusuran literatur, survei untuk penjaringan data arkeologi, survei lingkungan perkotaan, penelusuran peta kuna Karesidenan Semarang. Sasaran pengamatan dalam tulisan ini adalah beberapa wilayah misalnya kota lama Semarang, Ambarawa, dan Kendal. Data utama berupa bangunan-bangunan kolonial diperoleh melalui survei pada penelitian pembangunan jaringan kereta api di Semarang tahun 2012 dan survei tahun 2009 pada penelitian untuk menyusun tesis. Bangunan-bangunan kolonial dianalisis kronologi dan fungsi, kemudian diintegrasikan dengan peta-peta kuna Semarang.

Permasalahan yang muncul pada tulisan ini adalah tentang Semarang dan wilayah sekitarnya dalam jalinan distribusi hasil bumi. Permasalahan dirumuskan dalam pertanyaan sebagai berikut. Strategi atau cara-cara apa yang dilakukan dalam distribusi? Daerah-daerah mana saja yang memiliki jaringan ekonomi dengan Semarang? Peninggalan-peninggalan apa yang dapat membuktikan berlangsungnya jaringan perekonomian?

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Awal Pertumbuhan Kota Lama Semarang sebagai Pusat Perniagaan

Kota lama Semarang pada tulisan ini dijelaskan pada gambaran ciri-ciri kota lama Semarang. Secara umum bentang alam Kota Semarang terdiri dari dua bagian yaitu bagian bawah dan bagian atas. Adanya bentang lahan tersebut kemudian muncul istilah kota atas dan kota bawah. Kota atas berada di bagian selatan berupa daerah perbukitan. Adapun kota bawah berada bagian utara berupa dataran rendah dan pantai yang berbatasan dengan Laut Jawa. Letak kawasan kota lama Semarang berada di bagian bawah di sebelah utara. Denah, morfologi, kota lama Semarang saat ini sudah tidak banyak diketahui. Pengetahuan tentang gambaran kota lama Semarang diidentifikasi melalui jejak-jejak bangunan-bangunan kolonialnya, jaringan jalan, jaringan jalan kereta api, dan pelabuhan-pelabuhan kuna. Selain itu pemahaman kota lama Semarang dapat ditelusuri melalui peta kuna. Awal pertumbuhan kota lama Semarang dirintis sejak era pembangunan benteng-benteng oleh VOC pada abad ke-18. Sebelum kedatangan Belanda, Semarang merupakan daerah pesisir termasuk wilayah Kerajaan Mataram Islam. Semarang diserahkan oleh Amangkurat II Raja Mataram Islam kepada VOC pada tahun 1678. Sejak itu Semarang yang semula sebagai wilayah Kerajaan Mataram berubah menjadi daerah kekuasaan VOC (Purwanto, 2012: 47–48).

Sesudah penyerahan Semarang oleh Raja Mataram Islam kepada VOC, Semarang memasuki era benteng, yaitu masa pembangunan benteng-benteng di Semarang yakni Benteng *de Vijfhoek*,

Benteng *Prins van Oranje*, dan tembok kota oleh Belanda. Benteng *de Vijfhoek* dibangun oleh VOC pada tahun 1708. Pembangunan benteng tersebut menandai perpindahan pusat kekuasaan VOC dari Jepara ke Semarang. Benteng berjarak sekitar satu kilometer dari pantai, dibangun di sisi timur belokan Kali (Sungai) Semarang. Denah benteng segilima (pentagonal) dengan lima *bastion* pada setiap sudutnya. Benteng dikelilingi kanal di bagian utara dan timur yang merupakan sodetan Kali Semarang. Benteng *de Vijfhoek* difungsikan sebagai permukiman, perdagangan, dan militer VOC. Pelabuhan berada di tepi Kali Semarang. Benteng kemudian dibongkar pada tahun 1758. Selanjutnya muncul nama Benteng *Prins van Oranje*, letaknya berada di sebelah barat dari Benteng *de Vijfhoek*. Selain dua benteng tersebut juga dibangun tembok kota pada tahun 1741. Jalan-jalan yang berada di kota lama Semarang diduga merupakan bekas dinding tembok kota yang telah dihancurkan, karena kondisi telah aman (Sumalyo, 1993: 40). Pemukiman Belanda yang semula berada di dalam benteng kemudian berkembang berada di luar benteng. Orang-orang Belanda mulai mendirikan bangunan ke arah selatan dan barat yakni di Jalan Bojong (Jalan Pemuda), Jalan Pandanaran (Purwanto, 2012: 53; Krisprantono, 2009: 45–55).

Perkembangan Semarang sebagai pusat perniagaan didukung oleh pembangunan pelabuhan dan jaringan kereta api. Terdapat tiga pelabuhan di Semarang yang dibangun secara bertahap sejak masa VOC. Pelabuhan Semarang yang tertua dibangun oleh VOC pada tahun 1743. Lokasinya terletak di perbatasan laut dan ujung daratan muara Sungai Semarang. Pelabuhan pertama itu dinamakan *Groot*

*Boom*<sup>1</sup> atau Boom Lama, sebagai tempat merapatnya perahu memuat komoditas perdagangan, yang akan dikirim melalui laut dari Pelabuhan Semarang (Krisprantono, 2013; Knaap, 1996: 19). Selanjutnya Pemerintah Kolonial Belanda pada tahun 1873 membangun pelabuhan kedua di tepi Kali Semarang, serta menyelesaikan semua fasilitas pelabuhan hingga tahun 1875 sehingga awal tahun 1900 pelabuhan ini bisa digunakan. Lokasinya berada di Jalan Sleko, depan Kota Lama, sebelah utara Jembatan Mberok, yang dinamakan pelabuhan Sleko atau *Kleine Boom*. Pelabuhan Sleko berfungsi sebagai dermaga bongkar muat kapal untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari warga Kota Semarang. Oleh karena itu, pelabuhan dilengkapi dengan *Uitkijk* (menara pandang) untuk mengawasi dermaga dan bisa melihat sekeliling kota dari atas menara. Pemerintah Kolonial Belanda pada tahun 1910 kemudian memperluas dermaga serta membangun pelabuhan ketiga dengan cara menyodet Kali Semarang langsung lurus ke arah laut. Oleh karena pembangunan pelabuhan yang ketiga dengan cara membuat sodetan baru maka pelabuhan ketiga ini dinamakan Pelabuhan Kalibaru atau *Nieuw Havenkanaal*. Ada tiga alasan pembangunan Pelabuhan Kalibaru. Alasan pertama, pendangkalan muara Kali Semarang akibat endapan lumpur yang

terbawa air sungai sehingga kapal yang akan bongkar muat tidak bisa merapat di tepi dermaga. Kedua, pelabuhan lama sudah tidak mampu menampung bongkar muat kapal yang semakin ramai. Ketiga, pelabuhan yang dibangun terakhir ini lebih representatif sehingga kapal besar dapat merapat ke dermaga. Pelabuhan Kalibaru itu lokasinya semakin menjorok ke utara sehingga lebih dekat ke tengah laut. Dengan digunakannya Pelabuhan Kalibaru ini maka sejak tahun 1910, pelabuhan pertama yaitu *Groot Boom* di ujung muara Sungai Semarang ditinggalkan (Krisprantono, 2013; Supriyono, 2007).

Pembangunan jalan kereta api pertama di Semarang tahun 1867 sekaligus pembangunan kereta api pertama di Indonesia. Maskapai atau perusahaan pengelola kereta api di Semarang yang dikenal di antaranya *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij* (NIS), *Staatsspoorwegen*, SJS (*Samarang Joana Stoomtram Maatschappij* (SS), dan *de Semarang Cirebon Stoomtram Maatschappij* (SCS) (Tim Penelitian, 2012, Susilowati. 1984). NIS merupakan perusahaan perkeretaapian yang pertama kali membangun jalan kereta api jalur Semarang – Tanggung. Stasiun pertama di Semarang adalah stasiun Samarang NIS yang terletak di Tambaksari, Kelurahan Kemijen pada tahun 1867. Stasiun ini terhubung dengan Stasiun Tanggung yang berada di Desa Tanggunharjo, Kecamatan Tanggunharjo, Kabupaten Grobogan. Jalan kereta api jalur Semarang-Kedungjati, kemudian pembangunannya jalur Kedungjati, Ambarawa. Nantinya akan terhubung dengan daerah kerajaan (Yogyakarta) atau *Vorstenlanden*. SJS membangun jalan trem jalur Semarang-Juana dan jalan trem di dalam Kota

1 *Boom*, sebuah nama dari bahasa Belanda, memiliki arti: pohon, benda yang menyerupai batang pohon, tiang pancang, tonggak, dan balok. Benda tersebut ditempatkan di dekat muara sungai, di tepi sungai, digunakan untuk merapat kapal atau perahu. Sehubungan dengan hal tersebut, pelabuhan-pelabuhan kuna yang dibangun oleh Belanda di tepi muara sungai atau tepi aliran sungai menggunakan tiang pancang, tonggak, atau balok dinamakan *Boom*.



Semarang. SCS membangun jalan kereta api jalur Semarang Cirebon (Tim Penelitian, 2012: 42). Pembangunan jalan kereta tersebut menghubungkan antara Kota Semarang dengan wilayah-wilayah di sekitarnya. Kereta api digunakan untuk mengangkut barang antara lain komoditas perkebunan dari wilayah-wilayah pinggiran luar menuju Semarang. Kereta api ketika itu untuk pengangkut penumpang dan barang.

### Wilayah Pinggiran Semarang dan Komoditas Hasil Bumi

Sejak awal kedatangan bangsa Belanda di Kepulauan Indonesia awal abad ke-17 bertujuan untuk berdagang. Mereka mencari rempah-rempah dan hasil bumi lainnya yang terdapat di Kepulauan Indonesia. Motivasi kedatangan bangsa Belanda berdagang dikukuhkan dengan dibentuknya perusahaan perkumpulan para pedagang Belanda yakni *Verenigde Oost Indie Compagnie* (VOC) pada tahun 1602. VOC merupakan kumpulan pedagang, namun memiliki keistimewaan yakni memiliki pasukan yang dipersenjatai untuk mengamankan kegiatan perdagangan mereka. VOC mengalami kebangkrutan dan dibubarkan pada tahun 1799 (Ponto dkk., 1990: 60–72). Sejak itu koloni VOC diambil alih oleh pemerintah Kerajaan Belanda dan dinamakan dengan periode *Nederlands Indie* atau disebut juga Hindia Belanda. Tidak jauh berbeda dengan VOC, masa kekuasaan Pemerintah Hindia Belanda tetap berorientasi pada perdagangan untuk memperoleh keuntungan. Menyadari akan diperolehnya keuntungan maka berbagai bentuk usaha milik swasta didirikan pada masa Hindia Belanda. Usaha-usaha yang besar misalnya usaha perkebunan.

Komoditas perkebunan itulah yang menjadi andalan bagi perekonomian Hindia Belanda. Perusahaan perkebunan-perkebunan terdapat di beberapa wilayah di luar Kota Semarang.

Masa kolonial Hindia Belanda akhir abad ke-19, Semarang merupakan sebuah wilayah Karesidenan yang terdiri dari delapan *afdeeling*, yakni *afdeeling* Semarang, *afdeeling* Salatiga, *afdeeling* Kendal, *afdeeling* Demak, *afdeeling* Grobogan, *afdeeling* Pati, *afdeeling* Kudus, dan *afdeeling* Jepara. Ibukota Karesidenan Semarang berada di Semarang. Dibandingkan dengan wilayah lainnya Residensi Semarang merupakan daerah terpenting di Jawa Tengah (Susilowati, 1984: 19–23). Semarang ditetapkan sebagai kotapraja oleh pemerintah Belanda Hindia Belanda pada tahun 1 April 1906. Kedudukan kotapraja (*gemeente*) setingkat dengan kota pada saat ini. *Afdeeling-afdeeling* itulah merupakan wilayah-wilayah yang berada di luar atau pinggiran yang mengelilingi Kota Semarang.

Di dalam tulisan ini tidak disebutkan seluruh wilayah yang berada di pinggiran Semarang, melainkan hanya diwakili beberapa wilayah yakni Salatiga, Ambarawa, dan Kendal. Pemilihan wilayah ditentukan berdasarkan kriteria yakni penghasil komoditas perdagangan, yang diangkut ke Semarang untuk dikumpulkan dan diperdagangkan di Pelabuhan Semarang. Adapun komoditas yang dimaksudkan berupa hasil-hasil bumi misalnya kopi, teh, gula, dan kapuk berasal dari perkebunan milik perusahaan-perusahaan perkebunan yang pada umumnya milik orang-orang Eropa. Komoditas tersebut sebagian besar adalah hasil-hasil perkebunan. Perkebunan yang

dimaksud bukanlah perkebunan rakyat melainkan perkebunan milik perusahaan swasta Eropa. Pengetahuan menyangkut komoditas di wilayah pinggiran Semarang yakni Kendal, Salatiga, Ungaran, dan Ambarawa, diperoleh melalui arsip memori Residen Semarang tahun 1930–an dan informasi dari *Koninklijk Instituut Voor Taal, Land-en Volkenkunde* (KITLV).

Perkembangan usaha perkebunan di Jawa dimulai ketika era perekonomian kolonial liberal tahun 1870. Ketika itu modal swasta diberi peluang untuk membuka usaha khususnya perkebunan besar (Leirissa, 1993: 118). Perusahaan-perusahaan perkebunan antara lain terdapat di Salatiga, Ambarawa, dan Kendal. Wilayah-wilayah tersebut merupakan *afdeeling* dari Karesidenan Semarang. Salatiga dan Ambarawa berada di sebelah selatan Semarang, Kendal berada di sebelah barat Semarang. Bentang alam daerah Salatiga dan Ambarawa berupa perbukitan. Gunung Telomoyo merupakan sebuah gunung yang berada di Salatiga. Salatiga dan Ambarawa pada masa Hindia Belanda merupakan kawasan yang dipilih untuk lokasi usaha perkebunan (*onderneming*), penghasil komoditas hasil bumi. Perusahaan-perusahaan perkebunan di Salatiga dan Ambarawa di antaranya adalah *NV Bibitonderneming* berlokasi di Banyubiru, Ambarawa. Perkebunan tersebut menyewa tanah penduduk. Perusahaan perkebunan di daerah pegunungan sebelah selatan Semarang ini mengusahakan beberapa hasil bumi untuk komoditas ekspor misalnya: kopi, teh, kina, kapuk, kakao, lada dan vanili (ANRI, 1977: XXXVI). Perusahaan perkebunan lainnya adalah *Onderneming* Ngobo Semarang. *Onderneming* Ngobo memiliki usaha perkebunan kapuk,

kakao, dan pala, lokasi perkebunan berada di Ungaran, berada di antara Semarang dan Salatiga (<http://media-kitlv.nl/image/20ee86a4-3ab4-4220-a559-edc13cde0a88>).



**Gambar 1.** Gedung *administrateur* Pabrik Gula Cepiring, Kendal (Sumber: Dokumen Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional, 2004).

Selain terdapat di daerah Salatiga dan Ambarawa, perusahaan perkebunan juga terdapat di Kendal. Bentang alam wilayah Kendal berupa perbukitan dan dataran rendah. Perbukitan berada di bagian selatan dan dataran rendah di bagian utara. Dataran rendah berbatasan dengan Laut Jawa. Seperti halnya dengan Salatiga dan Ambarawa, pada masa Hindia Belanda, Kendal termasuk wilayah yang dipilih untuk lokasi usaha perkebunan, beberapa komoditas hasil bumi dihasilkan di daerah tersebut. *Cultuur Maatschappij* Siluwok Sawangan merupakan sebuah perusahaan perkebunan di Kendal. Hasil perkebunan meliputi teh, kapuk, dan kakao (<http://media-kitlv.nl/image/313f068f-8ae8-4217-a090-3229db0a419a>). Perusahaan-perusahaan lainnya adalah *NV tot ExploitatiederKendalscheSuikerfabrieken* dan *NV Cultuuronderneming Kaliwungu-Plantaran*. Dua buah perusahaan tersebut

adalah perusahaan perkebunan tebu dan pemilik pabrik-pabrik gula di Kendal. Terdapat tiga buah pabrik gula di Kendal yang dibangun sejak tahun 1835, yakni pabrik gula Kaliwungu, Gemuh, dan Cepiring. *NV tot Exploitatie der Kendalsche Suikerfabrieken* merupakan sebuah perusahaan perkebunan tebu dan pemilik pabrik gula Cepiring dan Gemuh. Adapun *NV Cultuurondernemng Kaliwungu-Plantaran* adalah perusahaan perkebunan tebu dan pemilik pabrik gula Kaliwungu. Penjualan gula, dilakukan oleh *Cultuur Maatschappij der Vorstenlanden* (ANRI, 1977: XLII; Inagurasi, 2010: 32–41).



**Gambar 2.** Bekas bangunan Pabrik Gula Gemuh, Kendal, sekarang digunakan untuk sekolah (Sumber: Dokumen Pusat Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional, 2009).

### **Semarang dan Wilayah Sekitarnya dalam Jaringan Distribusi Hasil Bumi**

Seiring dengan munculnya usaha-usaha perkebunan maka komoditas hasil bumi yang berasal dari wilayah sekitar Semarang perlu didistribusikan. Sehubungan dengan hal tersebut diikuti pula dengan pendirian bangunan-bangunan untuk pendistribusiannya. Guna keperluan pendistribusian komoditas hasil bumi, diperlukan sarana-sarana, antara lain bangunan stasiun kereta api, bangunan pabrik, gudang, kantor perdagangan,

dan bangunan syahbandar. Semenjak *Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NIS)* membangun jaringan kereta api tahun 1867 di Semarang yang terhubung dengan daerah kerajaan (Yogyakarta dan Surakarta) di pedalaman sebelah selatan Semarang maka telah berdiri bangunan-bangunan stasiun kereta api. Samarang, Alastua, Brumbung, Tanggung, Kedungjati, Bringin, Tuntang, Ambarawa merupakan nama-nama stasiun kereta api milik *NederlandschIndische Spoorweg Maatschappij (NIS)* sepanjang jalur Semarang hingga Ambarawa. Stasiun kereta api adalah tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Penumpang dapat membeli karcis, menunggu kereta, dan mengurus bagasinya. Di stasiun kereta api juga ada kesempatan untuk mengirim barang (Tim Penelitian, 2012: 29).

Komoditas ekspor yang dikirim dari Pelabuhan Semarang, yakni gula, tapioka, tembakau, kayu, kapuk, jagung, dan karet. Sebaliknya barang-barang impor yang masuk ke Pelabuhan Semarang adalah besi, mesin-mesin, kain katun, dan bahan-bahan kimia (De Vries, tanpa tahun: 165–166). Ekspor dan impor barang di Semarang melalui Pelabuhan Semarang, selanjutnya distribusi barang perdagangan melalui kereta api, sebagai penghubung antara antara Semarang dengan wilayah lain.

Stasiun Samarang (Semarang) dibangun tahun 1867, lokasinya berada di Kampung Tambaksari, Kelurahan Kemijen, Kecamatan Semarang Timur. Sebelum didirikannya Stasiun Tawang dan Poncol, stasiun tersebut merupakan stasiun besar di Kota Semarang. Stasiun Samarang penghubung Pelabuhan Semarang dengan stasiun lainnya di luar Semarang yakni Alastua, Brumbung,



Tanggung, Kedungjati, Bringin, Tuntang, dan Ambarawa. Saat ini stasiun Samarang telah rusak, peninggalan-peninggalan hampir seluruhnya punah. Peninggalan-peninggalan yang dapat diamati adalah perkampungan rumah-rumah petak berderet dan gudang. Perkampungan tersebut ditempati oleh para mantan pegawai kereta api. Lingkungan sekitar stasiun sering terkena banjir karena air laut pasang (*rob*) (Tim Penelitian, 2012: 47–56).



**Gambar 3.** Sisa bangunan gudang di Stasiun Samarang (Sumber: Dokumen Pusat Arkeologi Nasional, 2012).

Stasiun Tuntang merupakan sebuah stasiun kecil yang berlokasi di luar Kota Semarang. Secara administratif, saat ini Stasiun Tuntang berada di Dusun Daleman, Desa Tuntang, Kecamatan Tuntang, Kabupaten Semarang. Posisi Stasiun Tuntang terletak di tengah-tengah di antara Stasiun Ambarawa yang berada di sebelah barat dan Bringin yang berada di sebelah timur. Kondisi saat ini bangunan dalam kondisi baik, namun stasiun tidak berfungsi seperti pada awal mulanya. Stasiun Tuntang dilengkapi dengan bangunan gudang yang berfungsi sebagai tempat penyimpanan barang. Keberadaan gudang di stasiun kereta api Tuntang tersebut terkait dengan fungsinya sebagai pos pengangkutan komoditas hasil bumi (Tim Penelitian, 2012: 90–93).

Stasiun Ambarawa awalnya adalah Stasiun Willem I, berada di Jalan Stasiun, Kampung Tumengungan, Kelurahan Panjang, Kecamatan Ambarawa, Kabupaten Semarang. Posisi Stasiun Ambarawa berada di antara Stasiun Tuntang dan Stasiun Bedono. Untuk ukuran Kota Ambarawa yang merupakan sebuah kota kecil, stasiun kereta api Ambarawa tergolong stasiun besar. Stasiun Ambarawa lebih besar dibandingkan dengan Stasiun Tuntang, Bedono, Tanggung, dan Brumbung. Awalnya Stasiun Ambarawa digunakan sebagai sarana transportasi militer di sekitar Ambarawa dan Semarang. Kondisi saat ini Stasiun Ambarawa sudah tidak digunakan lagi sebagai stasiun kereta api seperti pada awalnya, namun difungsikan sebagai museum kereta api. Beberapa benda koleksi disimpan dan dipamerkan di Stasiun Ambarawa, antara lain lokomotif-lokomotif tua (Tim Penelitian, 2012: 83–89). Selain lokomotif, stasiun kereta api Ambarawa juga menyimpan satu benda koleksi berupa timbangan, ini memberikan petunjuk bahwa pada masa itu stasiun kereta api juga sebagai pos pengiriman barang yang akan dikirim ke tempat lain.



**Gambar 4.** Gudang di Stasiun Kereta Api Tuntang (Sumber: Dokumen Pusat Arkeologi Nasional, 2012)



**Gambar 5.** Timbangan, Koleksi Stasiun/Museum Kereta Api Ambarawa (Sumber: Dokumen Pusat Arkeologi Nasional, 2012)

Semarang selain berbatasan dengan daerah Salatiga dan Ambarawa, juga berbatasan dengan Kendal. Komoditas hasil bumi dari daerah Kendal antara lain ialah gula dan kapuk. Adapun pengiriman hasil-hasil bumi tersebut menuju ke Semarang menggunakan kereta api. Stasiun-stasiun kereta api di Kendal di antaranya adalah Stasiun Weleri dan Stasiun Gemuh. Kedua stasiun itu merupakan perusahaan kereta api milik *de Semarang Cirebon Stoomtram Maatschappij* (SCS), yang memiliki rute dari Semarang ke arah barat hingga Cirebon.



**Gambar 6.** Bangunan *NV Cultuur Maatschappij Der Vorstenlanden* di Semarang, sekarang gedung PTP XIV (Sumber: Purwanto, 2012: 23)

Beberapa stasiun kereta api di Semarang dan sekitarnya dilengkapi dengan gudang (*pakhuis*), yang berfungsi untuk menyimpan berbagai komoditas hasil bumi sebelum dan sesudah diangkut menggunakan kereta api. Selain di stasiun kereta api, banyak gudang dapat dijumpai di kota lama Semarang sebagai kawasan pusat perdagangan. Keberadaan gudang-gudang di Semarang tersebut ditunjukkan peta-peta lama, di antaranya (1) *Kaart van de stad Semarang en omstreken* 1880 (Peta Kota Semarang dan sekitarnya tahun 1880), (2) *Kaart Semarang en Omstreken* 1909 (Peta Kota Semarang dan sekitarnya tahun 1909), dan (3) peta kuna jaringan kereta api di dalam Kota Semarang, digambar ulang oleh PT Kereta Api Indonesia (PT KAI) Daerah Operasional (Daop) IV Semarang Tahun 1177. Menurut peta Kota Semarang dan sekitarnya tahun 1880 gudang-gudang yang terdapat di Semarang, misalnya *petroleum pakhuis*, *kant pakhuis*, dan *pakhuizen van Doore paalen*. Adapun peta Kota Semarang dan sekitarnya tahun 1909 mencantumkan bangunan-bangunan *Cultuur maatschappij der Vorstenlanden*, *Semarangsche Spaarbank*, *Koloniale Bank*, *kapuk fabriek* dan *kalk pakhuis*. Adapun gudang-gudang dan bangunan komersial menurut peta jaringan kereta api di dalam Kota Semarang tahun 1909 adalah *zoutpakhuis*, *pakhuis der Handel Svereeniging Kian Gwon* (gudang perdagangan Kian Gwon), *pakhuis Van Jacobson v/d Berg En Co.* (gudang Jacobson v/d Bergen Co.), *pakhuis Van The Ing Tjiang* (gudang Van Ing Tjiang), *pakhuis Van Kam Kienj Hok* (gudang Van Kam Kienj Hok), *pakhuis v/d Ham-Jels Vereniging Kim Gwan* (gudang Kim Gwan), *pakhuis v/d Mirandoll Voteg* (gudang Mirandoll Voteg), *pakhuis NIS* (gudang NIS), *pakhuis v/d Firma Mac Neiv En Co.* (gudang Firma Mac Neiv En Co.),

*pakhuis v/d Fir Mas Neil En Co.* (gudang Fir Mas Neil En Co.), *pakhuis Maddenoer* (gudang Maddenoer).

Berdasarkan tiga buah peta kuna tersebut diketahui bahwa di Semarang banyak didirikan gudang dan bangunan komersial untuk menyimpan minyak bumi (*petroleum*), kapur (*kalk*), garam (*zout*), dan gudang menyimpan barang perdagangan (*handel pakhuis*). Selain gudang terdapat pula bangunan komersial misalnya bank, kantor perdagangan (firma) eksportir-importir, dan pabrik pengolahan kapuk. Gedung *NV Cultuurmaatschappij der Vorstenlanden* berada di kota lama

Semarang, didirikan tahun 1886. Ketika dibangun, gedung tersebut adalah kantor perusahaan perdagangan yang mendistribusikan (menjual) gula yang diproduksi pabrik-pabrik gula di Kendal (Pabrik Gula Cepiring, Pabrik Gula Gemuh, dan Pabrik Gula Kaliwungu). Gedung *Cultuurmaatschappij der Vorstenlanden*, saat ini milik PT Perkebunan (PTP) XII (Purwanto, 2012: 23). Apabila diamati dari nama-nama bangunan komersial dan gudang tersebut, pemiliknya adalah perusahaan dan perorangan, yakni perusahaan atau orang Belanda dan Cina. Selanjutnya, keletakan Kota Semarang,



Keterangan:



: wama biru, Kota Semarang dan belabuhan Semarang



: wama ungu, perusahaan perkebunan dan pabrik gula di wilayah Kendal



: wama merah perusahaan perkebunan, stasiun kereta api di wilayah di Ambarawa dan Salatiga

**Gambar 7.** Peta keletakan Kota Semarang dan daerah-daerah di sekitarnya dalam wilayah Karesidenan Semarang, tahun 1915. (Sumber: media-kitlv.nl.Image code: DE 38,1 @f. diunduh 12 September 2014)



Pelabuhan Semarang, wilayah-wilayah pinggiran di sekelilingnya, perusahaan-perusahaan perkebunan, stasiun kereta api, disajikan pada peta sebagai berikut.

## **SIMPULAN**

Melalui uraian beserta pembahasannya dapat disampaikan hal-hal berikut sebagai penutup tulisan ini. Akhir abad ke-19 merupakan periode meningkatnya usaha perkebunan di Hindia Belanda sebagai koloni Belanda. Peningkatan usaha perkebunan diikuti dengan pendirian bangunan-bangunan yang saat ini dinamakan dengan bangunan kolonial. Jalanan distribusi komoditas hasil bumi merupakan jaringan yang berlangsung antara pedalaman dengan pesisir. Wilayah pedalaman yang dimaksud adalah wilayah yang berada di luar Semarang yakni Ambarawa, Salatiga, dan Kendal. Kota-kota tersebut merupakan kota kecil yang sebagian besar berada di pedalaman, penghasil komoditas hasil-hasil bumi. Daerah pesisir adalah Semarang, kota pusat perdagangan, berada di daerah dataran rendah dan pantai. Perdagangan di Semarang berpusat di kota lama dan pelabuhan. Komoditas hasil bumi dari luar Kota Semarang di daerah pedalaman dikirim menggunakan kereta api ke Semarang untuk diangkut diekspor menggunakan kapal. Antara Semarang dengan Ambarawa, Salatiga, dan Kendal, terhubung dengan jalan kereta api.

Peninggalan-peninggalan yang terkait dengan distribusi hasil bumi berupa bangunan-bangunan monumental: pabrik, stasiun, gudang, dan kantor perusahaan perdagangan ekspor impor. Bangunan-

bangunan tersebut memiliki makna sebagai bangunan ekonomi. Antara bangunan pabrik gula, stasiun kereta api, gudang yang terdapat di luar Kota Semarang, dengan gudang, kantor perusahaan perdagangan di Semarang memiliki hubungan pertalian, yakni yang muncul dari adanya distribusi hasil bumi dari daerah pedalaman menuju ke pesisiran yakni Semarang. Penggerak perekonomian antara Kota Semarang dan sekitarnya adalah komoditas perkebunan yang dihasilkan oleh perusahaan perkebunan yang merupakan perusahaan besar. Jaringan distribusi adalah memusat dari beberapa daerah menuju ke satu titik pusat yakni Semarang.

Dalam konteks distribusi komoditas perdagangan, bangunan-bangunan kolonial Hindia Belanda dibedakan dua kelompok. Pertama adalah kelompok bangunan di daerah produksi berada di wilayah pinggiran Semarang, contohnya adalah pabrik gula-pabrik gula, stasiun-stasiun kereta api, gudang-gudang di kereta api. Kelompok kedua adalah bangunan komersial dan gudang penyimpanan berada di tujuan distribusi di Kota Lama Semarang. Bangunan-bangunan di wilayah pinggiran dengan bangunan-bangunan di Semarang memiliki hubungan atau pertalian yakni pertalian distribusi. Karesidenan Semarang merupakan sebuah wilayah administratif. Wilayah-wilayah yang termasuk dalam Karesidenan Semarang pada masa Hindia Belanda memiliki hubungan secara administratif. Akan tetapi pertalian yang terjadi bukan hanya menyangkut hal administratif, tetapi dapat pula terjadi dalam hal perekonomian seperti halnya jaringan distribusi hasil bumi.



## DAFTAR PUSTAKA

- ANRI. 1977. *Memori Residen Semarang, P.J. Bijleveld, 2 Juni 1930. Memori Serah Jabatan 1921—1930 Jawa Tengah*. Jakarta: Arsip Nasional Republik Indonesia.
- Cultuur-Maatschappij Siloewok-Sawangan te Weleri bij Kendal 1910. (<http://media-kitlv.nl/image/20ee86a4-3ab4-4220-a559-edc13cde0a88>, diakses 12 September 2014).
- De Vries, H. M. tanpa tahun. *The Importance of Java Seen From The Air*. Batavia: G. Kolff.
- Handinoto. 2010. *Arsitektur dan Kota-Kota di Jawa pada Masa Kolonial*. Yogyakarta: Graha Ilmu.
- Inagurasi, Libra Hari. 2010. *Pabrik Gula Cepiring Kendal, Sebuah Studi Arkeologi Industri*. Tesis. Program Magister. Depok: Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya, Universitas Indonesia.
- Kapuk-en Mustkaatbomen op Onderneming Ngobo in Residentie Semarang 1931. (<http://media-kitlv.nl/image/313f068f-8ae8-4217-a090-3229db0a419a>, diakses 12 September 2014).
- Knaap, Gerrit J. and Shallow Waters. 1996. *Rising Tide: Shipping And Trade in Java around 1775*. Netherlands: KITLV Press.
- Krisprantono. 2009. Mencari Jejak Benteng de Vijfhoek di Kota Lama Semarang melalui Pendekatan Sejarah. *Amerta* 27 (1): 44-60.
- Krisprantono. 2013. *Pelaksanaan Program Penataan dan Pelestarian Kota Pusaka (P3KP) Kota Semarang, Direktorat Perkotaan*. Laporan Antara. Direktorat Jenderal Penataan Ruang, Kementerian Pekerjaan Umum.
- Leirissa, R. Z. (Ed.). 1993. *Sejarah Nasional Indonesia IV*. Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, Balai Pustaka.
- Nas, P. J. M. 1979. *Kota di Dunia Ketiga, Pengantar Sosiologi Kota dalam Tiga Bagian*. Jakarta: Bhratara Karya.
- Ponto, Christian D., A.B. Lopian, Usman Salim, A.D. Haris, W.P. Lumintang, S. Hikam. 1990. *Sejarah Pelayaran Niaga di Indonesia Jilid I*. Jakarta: Yayasan Pusat Studi Pelayaran Niaga Di Indonesia.
- Purwanto, L.M.F. dan R. Soenarto. 2012. *Menapak Jejak-Jejak Sejarah Kota Lama Semarang*. Bandung: Bina Manggala Widya.
- Sumalyo, Yulianto. 1993. *Arsitektur Kolonial Belanda di Indonesia*. Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Supriyono, Agustinus. 2007. *Buruh Pelabuhan Semarang; Pemogokan-pemogokan dan Zaman Kolonial Belanda, Revolusi dan Republik 1900 - 1965*. Disertasi Doktor. Amsterdam: Vrije Universiteit.
- Susilowati, Endang. 1984. *Peranan Tram Semarang-Juana sebagai Sarana Pengangkutan pada Tahun 1885—1900*. Skripsi. Yogyakarta: Fakultas Sastra, Universitas Gadjah Mada.
- Tim Penelitian. 2010. *Pengaruh Kolonial DAS Ciliwung dan Sekitarnya Tahap II Regentschap Buitenzorg-Depok: Pengembangan Abad ke-17—19*. Laporan Penelitian Arkeologi, Pusat

Penelitian dan Pengembangan Arkeologi Nasional. Jakarta: Kementerian Kebudayaan dan Pariwisata.

Tim Penelitian. 2012. *Arkeologi Trans Jawa: Pembangunan Sistem Jaringan Kereta Api di Wilayah Semarang dan Sekitarnya pada Akhir Abad ke-19*. Laporan Penelitian Arkeologi, Pusat Arkeologi Nasional. Jakarta: Kementerian Pendidikan dan Kebudayaan.